

# NELL'INCERTEZZA OGNUNO FA PER SÉ

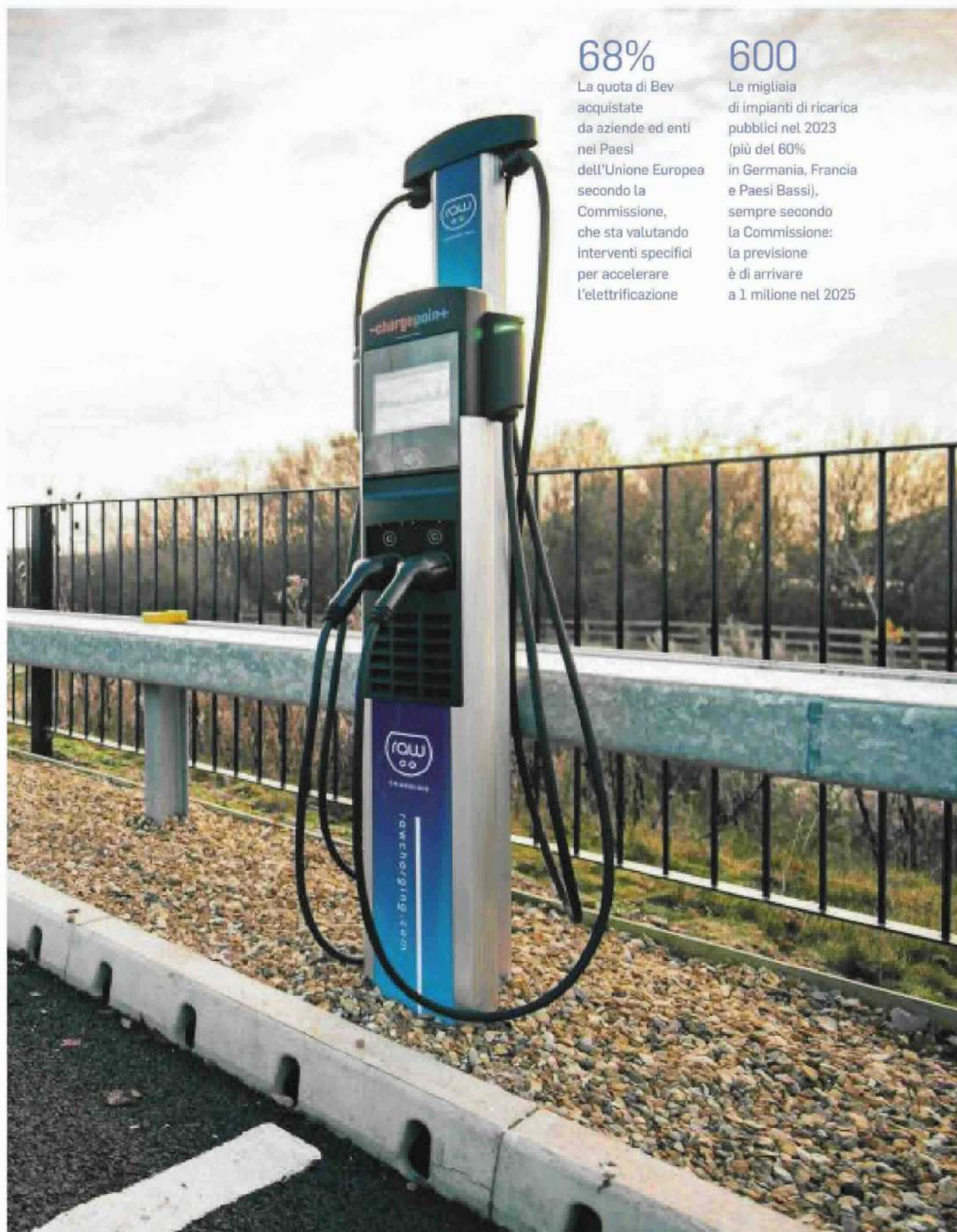
Raffaele Bonmezzadri

La nuova Commissione europea, che non sembra arretrare sullo stop ai motori termici, sta valutando misure specifiche per le auto aziendali. Intanto diversi Paesi cercano di stimolare il mercato agendo sulla leva fiscale



**N**essuna revisione, al momento, degli obiettivi del Green deal, che continuano a prevedere la possibilità d'immatricolare solo vetture elettriche a partire dal 2035, ma tanti interventi da parte delle singole nazioni, e non sempre in direzione di un alleggerimento dei limiti di emissioni. Il parziale mutamento del quadro politico all'indomani delle elezioni europee di giugno sembra non aver cambiato in modo significativo la rotta intrapresa dalla UE rispetto al percorso di decarbonizzazio-

ne; casomai ha accentuato le differenze fra i singoli Paesi, che già presentano numeri molto diversi in tema di penetrazione dell'elettrico (vedere anche l'articolo a pagina 18), nelle misure decise dai relativi governi per favorire la diffusione dei veicoli a batteria. Una situazione che impatta sia sul mercato nel suo complesso sia sulle flotte aziendali. A queste – e a tutto il mondo costituito da società di noleggio, operatori di servizi di mobilità e logistica –, in quanto titolari di una parte cospicua dei veicoli in circolazione nella UE, ■

**68%**

La quota di Bev acquistate da aziende ed enti nei Paesi dell'Unione Europea secondo la Commissione, che sta valutando interventi specifici per accelerare l'elettrificazione

**600**

Le migliaia di impianti di ricarica pubblici nel 2023 (più del 60% in Germania, Francia e Paesi Bassi), sempre secondo la Commissione: la previsione è di arrivare a 1 milione nel 2025



## 2030

L'anno inizialmente fissato dal Regno Unito per il divieto di vendita di auto con motori termici. Il precedente governo l'aveva poi spostato al 2035; l'esecutivo Starmer intenderebbe ripristinarlo

## 95.000

Il prezzo in euro delle auto elettriche aziendali che il ministero dell'Economia tedesco valuta in sostituzione degli attuali 70 mila come limite per la tassazione agevolata

con chilometraggi e velocità di ricambio del parco elevati, la Commissione europea si è rivolta con una specifica consultazione. Obiettivo del sondaggio, durato dal febbraio al luglio scorsi, era raccogliere suggerimenti per rendere più ecologici i parchi di auto aziendali e veicoli commerciali e industriali, data la loro massa critica nel "mercato" delle emissioni. In cinque mesi, la consultazione ha raccolto quasi 270 segnalazioni (peraltro anche da Paesi extra UE), con il Belgio al primo posto in quanto sede di molte organizzazioni portatrici degli interessi delle categorie più varie, e l'Italia al quinto.

### Leasing e noleggio in campo

Interpretando la richiesta della Commissione europea come l'anticipo di possibili obblighi specifici per accelerare l'elettrificazione delle flotte aziendali, Leaseurope, che rappresenta le associazioni nazionali delle società di noleggio e di leasing (per l'Italia sono presenti Aniasa e Assilea), si è attivata con anticipo rispetto alle conclusioni dell'ente comunitario. Forte di un numero di aderenti che esprime oltre la metà delle immatricolazioni nei Paesi UE, per un totale di 290 miliardi di euro d'investimen-



to annuo, Leaseurope ha emesso una dettagliata nota ufficiale in cui chiede che ogni iniziativa tenga conto della tutela della concorrenza e della necessità, per gli operatori di leasing e noleggio, di praticare prezzi accessibili ai propri clienti, dello sviluppo della rete di ricarica, del rischio rappresentato dalla volatilità dei valori residui dei veicoli (si vedano, al riguardo, gli eloquenti risultati dell'indagine condotta da Quattroruote sul fascicolo di agosto) e, ovviamente,

delle esigenze dei clienti; e che venga applicata all'interno di un quadro normativo e fiscale coerente e stabile. Come sappiamo, proprio il trattamento tributario ha avuto anche in passato un ruolo decisivo nella diffusione delle auto a batteria in alcuni Paesi europei. Prendiamo l'esempio del più grande mercato dell'Unione e del maggiore extra UE: la Germania. Lì le vendite di Bev hanno conosciuto una brusca diminuzione proprio in coincidenza con la fine degli incentivi e il governo sta valutando interventi di stimolo alla domanda di auto aziendali elettriche, sotto forma di un super ammortamento fino al 2028 e di un'estensione del limite del prezzo di listino al quale si applicano le aliquote più basse (la metà di quelle previste per le motorizzazioni ibride e un quarto rispetto alle termiche) alle vetture aziendali

**Il trattamento tributario ha già avuto in passato un ruolo decisivo nella diffusione delle automobili elettriche in alcuni Paesi**

93,6

Il limite  
in g/km di CO<sub>2</sub>  
secondo il ciclo  
Wltp, in vigore  
dal 2025 al 2029  
per le nuove  
immatricolazioni  
(-19% rispetto  
ai 116 g/km  
richiesti nel 2024)

+0,3%

La crescita  
delle flotte  
aziendali in Europa  
nell'intero 2024,  
secondo Dataforce;  
per il mercato  
nel suo complesso  
è invece previsto  
un aumento  
del 2,2%



a corrente usate anche al di fuori dell'attività professionale. La proposta prevede il passaggio dagli attuali 70 mila a 95 mila euro e segue di poco un incremento apportato solo ad aprile rispetto alla precedente soglia di 60 mila euro.

#### Cambio di rotta nel Regno Unito

Si avvia a un altrettanto repentino cambio di rotta anche uno dei provvedimenti più discussi degli ultimi anni nel Regno Unito: il divieto di vendita di auto con motore a combustione interna fissato al 2030, di cui l'esecutivo appena uscito di scena, guidato dal conservatore Rishi Sunak, aveva rimandato l'entrata in vigore al 2035 solo lo scorso autunno. Il governo laburista appena entrato in carica sotto la guida di Keir Starmer ha espresso l'intenzione di riportare la scadenza del divieto al 2030. La prospetti-

va di un anticipo (che riguarderebbe solo le vetture, mentre per i veicoli commerciali verrebbe confermato il 2035) sta generando nervosismo nei rapporti fra flotte e costruttori, perché il provvedimento, già nella stesura originaria, prevedeva soglie annuali crescenti per la percentuale di veicoli a zero emissioni sul totale delle vendite di ciascun produttore: 22% nel 2024, 28% l'anno prossimo e aumenti ulteriori fino al 66% nel 2029 e all'80% nel 2030. Alcune Case

starebbero già esercitando pressioni sulle flotte affinché gli ordini più grandi includano quote appropriate di veicoli elettrici. Dal punto di vista del trattamento fiscale, Londra punta poco sui bonus sul prezzo d'acquisto e più sull'alleggerimento delle aliquote che i dipendenti pagano sull'uso delle auto aziendali (l'assegnatario di una Volkswagen ID.3 nell'allestimento standard per le flotte versa l'equivalente di 51 euro mensili, contro i 327 di un collega che impiega una Golf a benzina di caratteristiche equivalenti), aliquote che però stanno aumentando. Fra le misure chieste dall'associazione britannica dei gestori dei parchi aziendali c'è, oltre al contenimento degli aumenti, la delibera dell'entità dei relativi valori sul medio periodo, per permettere una migliore pianificazione. Ma mentre sono allo studio ulteriori provvedimenti per ampliare la platea degli utilizzatori di veicoli elettrici, quantomeno quelli usati, ai privati – e salvaguardare così le quotazioni residue –, suona un ulteriore campanello d'allarme: il numero di tecnici qualificati a intervenire sui componenti delle attuali 1.190.000 Bev circolanti è già adesso appena sufficiente e mal distribuito fra le varie regioni del Regno. **F&B**

Ogni nuova iniziativa rivolta  
alle flotte dovrà tenere conto  
della tutela della concorrenza  
e delle esigenze dei clienti